

历史上河州多元生态间的贸易运输组织与网络

王 平

(厦门大学 福建 厦门 361005)

摘 要: 本文对河州地区历史上形成并穿梭于青藏高原和黄土高原特殊生态环境中的脚户、牛帮、车户、筏帮、驼帮等各种贸易运输方式的形成、发展,以及各自所具有的特点、结构进行了研究,并对其在促进两种生态经济类型间的能量交换、构建的区域贸易流通网络和经济文化交流中的功能和作用作了深入分析。

关键词: 河州地区;贸易组织;商贸网络

中图分类号: F129

文献标识码: A

文章编号: 1005-5681(2011)01-0106-05

The Trade Transport Organizations' in Hezhou's History

WANG Ping

Abstract: This article makes a research on the trade transportation organizations in Hezhou (between Qinghai-Tibet Plateau and Loess Plateau) history, analyzing their operating features, organization structures, and their effects in the history of North West China's energy exchange, economic and the cultural communications between the farming and the animal husbandry society.

Key words: Hezhou region; trade organizations; business network

河州地区地处青藏高原和黄土高原的过渡地带,介于青藏牧区和内地农区之间,是历史上汉藏间经济文化交流的中心之一。“河州地区回族人由于所处的地理环境靠近藏区,历史上与藏族有着长期的经济往来,既熟悉藏族群众的生活习俗,又适应青藏高原的气候环境,极能吃苦耐劳,还会讲生活中的一些藏话,这特有的民族素质,使他们成为青藏牧区同中原农区物质、能量交换的最佳二传手。”^[1]“打开历史地图,先由河州地区往西北方向延伸经过循化到西宁,再由河州地区往南深入经临潭、松潘、阿坝到甘孜,恰好形成了一个半包围、“新月形”的对边地藏区的贸易态势。河州地区的回族商人们,便沿着这一线,向边地藏区展开、进发,为这一地区乃至整个中国的民族贸易关系史谱写了光辉灿烂的历史篇章。”^[2]在汉藏间商品贸易交流的历史长河中,河州地区形成的脚户、牛帮、筏帮、车户、驼帮等商业运输组织,构筑起汉区农业和藏区牧业间的商品流动运输大动脉,不仅促进了汉藏间的经济交流,同时也促进了汉藏间文化交流和社会的互动与整合。

一、河州地区多种贸易组织的形成

河州地区曾是历史上丝绸之路和唐蕃古道的重镇,民

族间的贸易历史悠久。西汉时期开通的丝绸之路南线自长安经陇西(郡治狄道,今临洮),过洮河后进入大夏川(今广河县境)、经枹罕(今临夏市西)到河关(今甘肃积石山县大河家)渡黄河,至官亭(今青海省民和县境内),在河州境内全长160公里。自丝路南道开通以后,中原同西域各民族的经济贸易和文化交流日益增多,这种交往即使在战乱频繁的时期也没有中断过,有时达到“络绎不绝”的境况^[3]。唐蕃古道是唐朝与吐蕃在长期的交往中所形成的一条路线,从长安出发,经狄道(临洮)入河州地区,出风林关途径青海到达吐蕃的都城逻些(今西藏拉萨)。吐蕃政权时期,由于唐蕃间使臣的不断往来和物质的转运,这条路曾呈现出一片繁忙景象。1208年,西夏占据河西走廊,许多商人改由青海,经湟水,由炳灵寺渡黄河,经北源(今临夏县)到临夏市,再到临夏广河、康乐过洮河经临洮至关中道,“当时的青唐确厮啰政权对过境的西域中亚商贾进行保护,因而青唐(西宁)、河州地区等地,在当时又成了中外商旅辐辏的贸易中心。”^[4]

“茶马互市”之地为河州地区商业运输组织的形成与发展创造了有利条件,“茶马互市”是我国中原农业地区和西北少数民族牧业地区进行能量交换的一种形式。河州地区的茶马互市,“从北宋开始,宋熙宗六年(1073年),王韶收

收稿日期:2010-10-02

作者简介:王平(1969-),男,回族,甘肃临夏人,厦门大学人文学院民族学与人类学系讲师、博士,主要从事民族经济与社会研究。

复河州地区,熙宁八年(1075年)设置茶马管理机构,开始了茶马贸易”^[5];“熙河路易马之茶,开始以四川巴、蜀茶为主,巴蜀茶至河州地区的运输,先集中于成都,再运至武都,而后以畜驮,车载转运河州地区等榷场,进行茶马交易。”^[6]洪武初年,西北的“市马”大多在河州地区进行,明洪武七年(1374年),在陕甘设置四处“茶马司”,河州即为其一,以官茶易马,实行茶马互市。河州地区在明代的茶马贸易中占有十分重要的地位,“当时朝廷颁发的金牌信符共41面,其中给河州地区纳马番族的就有21面。”^[7]清初,河州地区为五处茶马司之一,随着茶马贸易的兴盛,形成了茶叶运输道路,“一出河州地区,一出碉门,运茶五十余万斤,获马万三千八百匹。茶叶运输分官运和商运两种方式,官运由军队或军夫押运护送,商运由采买商人雇畜力驮运或车载运输。”^[8]随着茶马互市逐渐从官办转向民间贸易,汉藏间商贸流通的不断扩大,形成了河州地区脚户、牛帮和车户等商业运输组织。

河州地区筏运历史悠久,包括粮筏、毛筏和木筏。粮筏历史较早,据说汉代赵充国经营河州屯田,就用牛皮筏“转塑湟中”^[9]。清末和民国初年,外国商人洋行到甘肃、青海等地收买羊毛,拉卜楞一带藏区和循化、保安、巴彥戎格等地羊毛,大部分在河州地区集中东运,河州便成为外商采购羊毛的一个据点。当时在河州收买羊毛的外商有新泰兴洋行、聚立洋行、高林洋行、平和洋行、天长仁洋行,大多是英、美、德各国外商在天津设行的^[10]。民国九年(1920年),洋行撤庄以后,河州当地为其代买或承运的商人即承袭其业,羊毛商号也相继成立,先成立的羊毛商号有天庆魁(经理人蓝尧轩)、同心店(经理人王珪璋)、长兴店(经理人海南轩)、福顺祥(经理人王琳)、步云祥(经理人马子升),随后成立的有复兴隆(经理人王慎庵)、隆顺和(毛福亭)、德丰亨(经理白洁如)、集生西(经理人曾得仁)^[11]。河州地区大的毛筏商(亦即是经营皮毛的大资本家)有蓝尧轩,他是第一次直接运羊毛到包头的毛筏商;冯辅臣,多在青海收购羊毛直接从湟水筏运;王珪璋(羊毛商会会长)拥有行店,皮筏最多,还有步云祥商号的马子升、福顺祥商号的王琳等多位河州本地回族资本家。毛筏运输自1937年抗日战争发生,天津沦陷后,逐渐减缩以致停止。木筏是专门运输木材的水上运输工具,河州地区航运木材,有大夏河、洮河、黄河三条河流,从事大夏河一带木筏运输的水手均为河州地区西乡沿关一带农民;黄河木筏由青海贵德至兰州,从事筏运的多为青海循化人,也有部分河州人;洮河木筏从事筏运的人主要是甘肃洮岷及河州东乡、永靖一带的沿河居民。除以上大规模运输货物的筏子外,河州地区还有一种从事载人载货运输的羊皮小筏(簰子),在洮河、黄河两岸都有,多为农民副业,做摆渡及短途运输之用。

元代,“翰脱”商人组成的骆驼商队,一度曾活跃与河州地区,“经丝绸之路来河州地区经商的骆驼帮,有的居住,有的走过站,各民族的人都有,交通路线有四条,一条向西,往西宁去,经后子河、大通(青海)、门源,翻过祁连山去张掖,上口外;一条向北,经永靖、民和、永登上了河西;一条向南,经临洮、陇西、天水、两当去汉中;一条向东,经广河、辛店、中铺去兰州,走宁夏。骆驼帮在河州地区居住的地方叫“科

妥”(也叫翰脱),就河州地区的西川,沿大夏河边就有四个“科妥”村庄。到了清末,战乱太多,有的骆驼客就走了,有的骆驼帮就变成了骡马帮,“跑松潘(四川)、跑汉中、跑宁夏、跑青海”^[12]。后来,有的河州商人组成驼队,在甘、青、宁、陕等地从事商业贩运。

二、不同生态环境适应中的地区贸易组织

人类集团根据周边的环境变化,在当时条件的制约下,总是去最大限度的争取能量来满足自己的生存^[13]。一方面,河州地区是一个农业地区,高山围绕的高原河谷是这里最显著而普遍的地貌,地区气候总体上呈现冷而干燥的特点。在寒冷干旱山区环境中,农作物生长周期长,且产量低,农作物的收成无法使生活在这一地区的人获得自身生存所需要的基本能量,再加上农业的劳作较为艰苦,生产经营活动的周期较长,成本较高,往往不如商业的回报多而且迅速,加之历史上受社会经济条件的影响,经济不发达,交通闭塞,群众生活困苦;另一方面,由于其地处农区和牧区的交界,农牧产品贸易活跃,且当地的农民几乎每家都有牲畜饲养,于是以牲畜为工具的长途贩运便成为其谋生的主要手段。除农忙时在家务农外,当地的农民以户为单位,从事农牧产品间的贩运。出行方面,他们或以一口为单位,或结帮同行。在货运量较小时,脚户可以单独承运,如有较大运输量货物,或因惧怕土匪打劫,则以结帮、联户组队承运。“他们轻便、灵活,适合山间行走,解决了该地区运输难的问题,搞活了商贸流通,提高了河州地区各族人民的物质生活水平,脚户业也因此得到了长足的发展。”^[14]河州地区脚户驮队的组织结构由掌柜的、揽头和脚户三种构成,“掌柜的”是驮队中每个驮帮的统领,也是每帮骡子马、驴等的所有者。其中每个驮帮都有自己的“掌柜的”。“掌柜的”负责处理帮内事务,“揽头”是从各驮帮的脚户中推举出来的赶骡能手,其具体职责是率领头帮骡子行进,同时还负责指挥整个驮队。“脚户”是驮队中的普通劳力,在驮队中主要负责骡子的喂养、使用和照看,还要处理途中发生的各种意外情况。驮队在组织上有很大的随机性,因此在规模上也很自然地有大小之分^[15]。在历史上,河州地区脚户从事贩运活动的地域很广,在长途贩运中,他们以骡马运输为主;在短途贩运中,则以驴驮为主。

在河州地区独特的地理生态环境中,盛产一种犏牛物种,犏牛是牦牛与黄牛杂交的物种,外貌介于牦牛和黄牛之间,躯体高大,整体结构匀称,被毛短,绒毛较少,适应高海拔、低气压、冷季长的生态,也能适应海拔较低和气温较高地区,耐劳力强,是适于高原山区草原间运输的畜力物种,犏牛的生产 and 养殖,为河州地区的农民提供了从事高原间贸易运输的生态资源。由于河州地区介于农耕和畜牧两种生态间的独特环境,使其成为历史上农区和牧区能量交换的中心地带,明清时期,曾在河州双城设互市,开双城(今甘肃临夏回族自治州和甘南藏族自治州的交界处)、黄胜关两河口(今四川阿坝藏族自治州松潘县)两处民族贸易市场^[16]。甘、青、川边界的蒙、回、汉、藏各兄弟民族之间的物资交流,使驮运业一时兴旺起来,作为大规模专业商业运输组织的河州地区牛帮也由此诞生,位于河州地区牛帮商队按其

路程、时间、地区、拥有牛的数量等标准分为不同的类型,按到达目的地分为松潘帮(四川松潘)、马尔康帮(四川马尔康)、黑水帮(四川黑水),按运输时间上分为冬帮和夏帮,冬帮从河州地区出发的时间是每年农历10月份,经过一个多月的行程到达松潘,于次年的正月返回河州地区,夏帮每年农历的5~6月出发,7~8月返程。按路程的远近又分为短途串乡贩卖帮和长途运货帮,短途串乡贩卖帮规模较小,一般有20~30头牛和7~8个人组成,平均每人3~4头牛,贩运行程一般需要10天左右,主要在甘肃南部和青海藏族牧区,到各个藏族部落售货。长途货物运输帮,一般拥有牛犏300~800头,随商运、保卫等人员70~80人,最大的牛帮可拥有几千头牛,商运、保卫人员可达上百人,其路程长,单程最少需要30天,每次往返需3个月^[17]。按牛队的来源地分为不同的地区帮,主要包括河州西乡帮,由今甘肃临夏县刁祁乡的牛队组成,河州地区南乡帮,由临夏州和政、康乐县牛队组成,乱藏帮,由今临夏州积石山县、临夏县的莫尼沟、甘南州的夏河牛队组成。河州牛帮和其他同行的地区各牛帮共同从实践经验中总结创立了一套牛帮组织制度,形成了以锅娃(包括一个正锅娃,两个副国娃)为首,娃卡(锅子负责人)和牛客组成的人员体系,以牛帮大会为议事机构,锅子为基本单位的组织管理机构,以及前哨和后哨组成的运输保卫组织,有效地维系了牛帮的运作。

河州地区位于黄河流域上游地区,历史上的河州地区农民利用黄河及其支系丰富的水利资源和当地、藏区的畜皮、森林资源,从事筏子商运贸易。筏运按运输货物分为粮筏、毛筏、木筏和簰子(羊皮小筏),按筏子的材质皮筏和木筏,其中皮筏又分为牛皮筏和羊皮筏,羊皮筏体积小,重量轻,速度快,主要承担短途货运和客运,牛皮筏载重量大,行驶较缓,专载货物。粮筏多由黄河运行莲花(今甘肃临夏永靖),刘家峡大川、小川发往兰州,每筏由20~30个牛皮胎联成,每个皮胎内装粮食250公斤,每筏有筏子客4~6人。羊毛筏运的航运分两段,莲花段由莲花(位于今临夏永靖县)至兰州,兰包段由兰州至包头,到达包头后,再转车运到天津。莲花段因刘家峡险窄,用60个牛皮胎联为长方形条筏,每筏载重7500公斤~8000公斤,兰包段则将两个或三个长筏拼为一个筏,每个筏运量约为17000公斤以上,每年从临夏水路运出的羊毛约100万公斤^[18]。羊毛从临夏运抵兰州需要2~3天,兰州至包头约15~20天,毛筏在春秋两季各运一次。春季在河面解冻的三、四月间,秋季在河水结冰前的八、九月间,每座毛筏由六名水手操纵,前三人,后三人,前三人中,当中掌舵称把事,余二人叫帖浆,后三人叫叶子,把事为一筏的主持者,同筏人都听从把事的指挥。通常,数座筏子同时运行时还有一个拿事,主要负责全盘指挥,各筏把事得服从其领导,水手们走一趟包头的工资(时称水银),把事约白洋六十元,帖浆五十元,叶子四十五元,返回的路费由毛商全部付给^[19]。毛筏到了包头卸下货物,把筏子拆卸后就雇佣脚户用骆驼把皮胎驮回河州地区,筏子客也随脚户逆流徒步走回家乡,一般要走2~3个月的千里荒漠之路。木筏是专门用来运输木材的,每筏联木30根,用水手一人,均为西乡沿关(土门关等处)一带农民,从大夏河上游的“咱由”等地(今夏河县境内)扎筏,放到河州地区城出水,河州地区城

有木厂一处,是一个总的堆栈及交易市场,设在大夏河旁的河滩关(今临夏市),经营的木商,最多时约有七十余家^[20]。洮河木筏由上游洮岷一带编筏下水,经河州地区东乡至兰州,每筏100~300根,水手2~4人,黄河木筏,由黄河上游青海贵德至兰州,多为大木料,每筏约100~300根,水手2~6人^[21]。河州地区的羊皮小筏(簰子)主要运输短途货物,每筏水手一人,或二三皮筏联在一起共放。

利用人力资源和畜力资源进行车载商业运输也是河州地区历史上的重要贸易方式,河州地区历史上的车载商业运输主要包括人力推车和以畜力拽拉的大车。人力推车也叫鹿车,这种车的结构简单,一般由不足2米长的木椽两根,打制成前窄后宽,呈三角形的车排,车排下有独轮固定装置,车排同车轭连成一个整体,人力推车即成。由1人推行,或由1人驾推,一人拽拉,进行运输,推载重约200~300斤^[22]。临夏地区大车多在该地区的南乡(今甘肃和政、广河、康乐三县),多为牛车,载重不过六百市斤,牛车根据车轮材质的不同分为不同的种类,有铁轮车、木轮车和胶轮车之分,根据拉车的对象不同分为牛车、马车、人力车等,河州地区经常跑运输的牛车约有100余辆,其中一部分跑兰州,一部分跑河州地区城乡之间,民国时期临夏城内每天从邻近乡村来卖柴草、木炭、马粪、粮食等的牛车平均约300余辆,驮畜越一千头,跑兰州的牛车,每车载重约400~500公斤,人称之为“扛臊车”^[23]。

骆驼是甘肃、新疆、宁夏、青海以及内蒙古的特产,骆驼耐渴,背负力强,耐长程行走,这些都使它们宜于作为长程迁移与贸易的驮畜,非常适合西北地形起伏、气候干旱的生态环境。驼帮就是以骆驼作为运输工具的商业货运组织,骆驼客根据民族的不同,有回驼、汉驼之分,每七头左右组成一队,叫“一把子”或“一联子”,最少四“把子”才能组成一帮。大户人家骆驼多,往往雇工拉骆驼,主人称“掌柜”,雇工叫“把式”,活儿分“年活”与“月活”两种,每队的商旅,分别有“掌柜”、“庄客”(也叫把头,管驼队的头领)、“把式”和“保镖”四类人组成^[24]。1938年,河州人马辅臣与平凉回族托运业者班普臣合作,试销青盐于平凉、汉中一带。拥有骆驼470峰,分为四帮,每帮配毛毡帐房一座,“庄客”一人,“把式”十三人,每年从青海驮运青盐一两次,返回时则驮上西宁等地所需的生铁、川线、茶叶、川纸及食糖、调味品等,获利不小。马辅臣在西宁“德义恒”商号,在青海收购羊毛及牛羊皮张、鹿茸、麝香、冬虫草等名贵药材后,买了数十峰骆驼,将皮毛药材等直接运到包头,或将皮毛经过加工,由湟水筏运到兰州,再从兰州运往包头,经津包线运到天津,在天津销售后,又购进百货等返甘青销售^[25]。

三、多种运输组织与不同生态 区域间能量交换网络的构建

从文化人类学的角度来看“人类生存于其中的物质环境对其所实行的社会文化制度和习俗有着关键性的影响。因为一定环境下的居民会用一定的技术去开发自然资源,因而也就会结成一定的劳动组织模式,而劳动组织模式又会影响到社会结盟的方式。”^[26]河州地区多元商业运输组织模式,正是河州地区各族人民在他们利用自身所处的生态

环境和历史文化传统，创造出适合他们自身条件的生计方式。他们之间既有共同之处，又有各自不同于其他运输方式的特色，正是各种运输方式间的优势互补，共同实现了河州地区旱码头的物质能量交换功能。

从共同点来说，河州地区脚户、牛帮、筏帮、车户、驼帮是在历史上产生于河州地区的商业运输队伍，他们产生于共同的经济文化环境，共同实现着汉藏两种生态系统间的能量流通功能，他们有着相似的组织结构，运输货物都是汉藏间日常的生产和生活用品，是由当地人民在各自不同的

环境条件下创造出的一种适应生存的劳动组织方式。从不同点来看，他们有着各自不同的特色，首先他们产生的具体的生态地理环境和利用的生态资源不同，脚户主要产生于河州地区城郊及四周的农业地区，所以它主要利用骡马驴从事内陆农区的商品运输；牛帮产生于与藏区高原毗邻的太子山区，利用当地的犏牛资源从事汉回藏间的商品运输，筏帮则利用丰富的水运资源，在黄河流经的商埠间从事货运，车户则利用自己拥有的大车沿公路从事贩运，驼帮则产生于甘、宁、青等的骆驼资源从事运输。其次，他们

河州地区各贸易运输组织对比

商运组织 比项	河州脚户	河州牛帮	河州筏帮	河州车户	河州驼帮
组织分类	根据路途远近分为长脚和短脚，根据运输货物的不同或驾驭工具的不同分为车脚户、油脚户、马脚户、驴脚户、骡脚户等。	按季节分为冬帮和夏帮；按地区分为河州帮、临潭帮、扎藏帮；按路途远近分为长途货运帮，和短途串乡帮。	按筏子材质分为牛皮筏、羊皮筏和木筏；按运送的货物分为粮筏、毛筏、木筏等。	按拉力分为牛车、马车、驴车、骡车、人力车；按轮胎材质分为木轮车铁轮车、胶轮车。	按规模分为小户和大户；按骆驼客民族的不同，有回驼、汉驼之分；按运货频次分为“月活”和“年活”。
运输工具	马、骡、驴。	犏牛、牦牛。	羊皮筏、牛皮筏、木筏。	铁轮车、木轮车、胶轮车。	骆驼
运输路线	在长途贩运可达青海、四川、陕西、湖北、甘肃、新疆等地；可达西宁、兰州、成都、汉中、三原、武都、拉卜楞等地；短途货运则往返于县乡之间。	牛帮的运输路线从河州、临潭等地南经甘南合作、四川郎木寺、诺尔盖、黄胜关到达松潘、马尔康、黑水等地。	河州地区羊毛筏的航运分两段：莲花（位于今临夏永靖县）——兰州；兰州——包头。粮筏和木筏多沿大夏河，洮河和黄河在甘南—临夏—兰州之间。	长途运输从河州及汉藏之间，短途运输穿梭于河州地区城乡之间。	西北路：永登、武威、永昌、甘州、凉州、肃州之间；东路从兰州，沿西兰路到达西安，南路由平凉绕陕西凤翔、宝鸡、汉中大双十铺，北路往返甘宁青。
运输货物	营运的商品种甚为繁多，几乎包括各种关乎社会民生的物资。	到藏区主要运输面粉、挂面等藏族人民日常生活中所用的东西，而返程主要运送松潘生产的松州茶和皮毛牲畜等畜牧产品。	粮食、木材、皮毛、载人。	杂货、粮油、山货土产。	多为川糖、盐、纸、黄裱、布匹、杂货及邮包。
运输行程	常年不断，行程虽路途远近而不同。	主要集中在冬夏两季，单程往返3个月。	河州毛筏分春秋两季各装运一次，航程莲花至兰州2~3天，兰州—包头约15~30天。	常年运输，包括河州各地区境内的短途运输和河州各地区间的长途运输。	常年运输，行程因路途远近而不同。
运输规模	大驮队18~19头骡子，小驮队4~5头骡子。	大牛帮成千乃至上万头牛，小牛帮7~10头牛。	最大的牛皮筏载重量可达数十吨，最小的羊皮筏载几百公斤。	牛车载重不过600斤，木轮大车载重可达1000公斤。	小驼户拥有几头到几十头骆驼，大驼户拥有数百头骆驼。
组织特点	组织上有很大的随机性，规模上有大小之分，使用内部用语来保证行路和经商安全。	严密的纪律性和组织性很强的团结互助性，规模大，具有一定的战斗性。	筏主多为军阀官僚和大商人，拥有皮筏，雇佣控制水手承揽筏运。	短途牛车多为小户自行运输，长途胶轮大车设备费大，多为外地资本家经营。	有固定的运输路线，大户人家骆驼多，往往雇工组成驼帮，小户拥有少量骆驼，联合组成驼群运输。
组织结构	由掌柜的、揽头和脚户组成。	由锅娃，娃卡和牛客组成。	由拿事、把式、水手组成。	由车户、赶车人组成。	由掌柜、庄客、把式、保镖组成。

运输货物的路线不同,河州地区脚户在古丝绸之路基础上实现了河州地区商贸之路的向东和向西的拓展和延伸,河州地区牛帮则是沿着河州地区茶马古道的运输路线,使河州地区与南部藏区间建立了贸易往来;河州筏运沿黄河向北使河州地区与塞北平原、蒙古高原、华北平原及沿海港口之间建立了商业往来关系;河州车户则在河州城乡间和省城兰州间建立了货物运输;河州地区驼户在古代主要从事西域与河州地区间的商品运输,在近代从事甘、青、宁、陕间的货物运输。再次,它们在运输时间的选择,营运的时间长短,运输的规模以及运输工具、运输行程安排等方面都有一些差别,正是有了这种差别才使河州地区多种运输间在历史上建立起了优势互补的能量交换网络体系。

四、多种贸易运输组织与多元 经济文化网络的编织

“贸易是不同生态经济类型间进行能量交换的一种重要形式,生态人类学认为,人类通过个人与个人之间以及集团与集团之间的分配和交易进行能量交换,而且社会越复杂分工越细,能量的交换也越发达”^[27]。青藏高原畜牧民族以肉乳制品为主的能量结构和平原农耕民族以谷类为主的能量结构,使各自在能量的摄取上无法做到生业和营养的平衡,他们之间存在着巨大的能量交换需求,河州地区历史上的多种贸易运输组织,正是在满足不同生态集团能量交换的需求中应运而生,他们在农耕和畜牧两种生态经济类型能量交换中扮演着重要角色,是汉藏两大集团能量交换的中介,贸易为居于河州地区的族群提供了农业之外的辅助性生计方式,同时也为青藏高原和黄土高原两种不同生态经济社会间的能量交换发挥了重要的作用。

从经济人类学的角度而言,经济交易从来都是族群内部和族群之间社会互动的主要方式,经济交易中各族群普遍恪守着“互惠性交换”(Reciprocityexchange)原则。从事青藏高原和黄土高原族群间经济交流的各族群,一方面促使参加交易的其他族群在商贸交易中获得了必需的生产生活资料,有效地维系了多个族群各自的社会生产(物的生产和人的生产)和生活;另一方面,作为一种回报,自身同样也从这种大规模的商贸活动中,赢得了自我生存的物质基础和社会空间,彼此构成了一种持久而默契的“互惠性交换”。

文化传播是指文化元素从一个文化向另一个文化的传送。这些文化元素由那些使用可辨识的媒介的动因来达到播送目的。河州地区脚户、牛客、筏子客、车户及驼户是西北地区民族经济文化交流的载体,在从事商品运输过程中负载和传播着各自民族的文化,同时,商品不仅仅是一种物质产品,它也是一种文化产品,具有经济性、文化性、实用性、社会性等多种属性为一体的符号象征体系,是民族文化的有效载体,各民族间商品的流动,使各民族文化产生了交流互动,有效促进了各民族文化间的相互理解和依存。

河州地区的多种商业运输组织在历史上和西北各族人民共同编制了“集”与“散”的社会经济文化互动网络,他们经过的每一个交通枢纽是这张网的一个结点,每一个结点象征的是一个经济和文化的集散地,脚户、牛客、筏子客、

车户、驼客等是穿梭于结点与结点之间的文化和能量交换的使者,正是这些使者的辛勤劳动编制的多民族经济文化交流之网,使汉、藏、回、维吾尔、保安、东乡、撒拉、土、蒙古族等各族人民在社会经济文化等各方面产生了有效互动,这种贸易网络促进了汉藏回等西北各少数民族间的经济交流,形成互通有无、互惠互利和相互依存的民族经济关系,同时也促进了汉、藏、回、蒙等各民族多元文化的互动与交流,从而为多民族地区互惠协作的民族关系的形成做出了历史性的贡献。

参考文献:

- [1] 费孝通.临夏行[J].瞭望,1987 (23).
- [2] 马平.近代甘青川康藏区与内地贸易的回族中间商[J].回族研究,1996 (4).
- [3] 临夏回族自治州公路交通史[M].兰州:甘肃民族出版社,1992:8.
- [4] 李蔚.西夏史研究[M].银川:宁夏出版社,1989:190~191.
- [5] 海学旺.临夏市民族宗教专辑[M].兰州:甘肃民族出版社,1993:66.
- [6][8][16][17][22] 临夏回族自治州公路交通史[M].兰州:甘肃民族出版社,1992:26.47.45.71.27.
- [7] 临夏市文史资料专辑,第八辑[M].临夏州政协文史资料委员会编,1994:110.
- [9][10][20][21][23] 石宗源,赵忠.张思温文集[M].兰州:甘肃民族出版社,1999:213.216.219.216.211.
- [11] 甘肃文史资料选辑,第42辑[Z].兰州:甘肃人民出版社,1996:226.
- [12] 周梦诗.河州地区穆斯林与骆驼文化[J].河州地区,2006 (3).
- [13][27][日]秋道智弥,市川光雄,大塚柳太郎编.生态人类学[M].范广融,尹绍亭,译.昆明:云南大学出版社,2006:33~34.32.
- [14] 严梦春.河州地区回族脚户文化[D].北京:中央民族大学博士学位论文,2006.
- [15] 严梦春.关于河州地区回族脚户的调查研究[J].民族研究,2004 (2).
- [18] 马志勇.临夏回族自治州史话[M].兰州:甘肃文化出版社,2004:167.
- [19] 临夏文史资料选辑,第二辑[Z].临夏州政协文史资料委员会编,1986:14.
- [24] 惜梦.沙漠之舟-西北驿道的唯一工具[J].驿运月刊,46.
- [25] 临夏文史资料选辑,第五辑[M].中国人民政治协商会议临夏回族自治州委员会文史资料委员会编,1989:20.
- [26] 宋蜀华,白振声.民族学理论与方法[M].北京:中央民族大学出版社,1998:67.

[责任编辑 张 科]

[责任校对 张 科]